

# 4.<sup>a</sup> CONFERENCIA

---

## T E M A

Gravina, Churruca y Méndez Núñez.—La Marina  
en 1800, 1865 y 1885

### ORADOR

DON RAMÓN AUÑON Y VILLALON

---

#### *Señoras y Señores:*

En el ameno curso de históricas disertaciones que en este centro de cultura vienen desarrollando competentísimas personas; en ese interesante estudio que inunda cual torrente de luz este período de la historia patria que sin esfuerzo grande pudiéramos llamar contemporánea, no he podido aceptar otro encargo que el de representar la sombra, el punto oscuro que interrumpe la série luminosa de tan brillantes peroraciones; y como nada hay que sea del todo inútil en el mundo, mi modesto discurso de hoy será el fondo sombrío en donde se destaquen los más brillantes de otros días, servirá de contraste que haga volver vuestra memoria á lo pasado y la esperanza á lo futuro.

Y á la verdad, señores, que el asunto de que voy á ocuparme, por la misma razón de que carece de atractivo para la generalidad de los españoles, merecía ser tratado por quien poniendo á su servicio fácil palabra y privilegiado ingénio, lograrse darle la amenidad artifi-

cial que hace oír con agrado ó sin cansancio aquello mismo que nos inspira indiferencia ó tédio.

La vida de la nación en su último período ha sido reflejada con vivísimos colores en la de ilustres personajes que asociaron á ella sus actos en tan íntima unión y consorcio, que apenas puede concebirse la historia nacional despojada de aquellos caracteres que imprimieron un sello á su época, hicieron reformar las costumbres é ideas de sus contemporáneos y encaminaron la nación hacia el estado en que hoy se halla, efecto de esas fuerzas que, lenta pero constantemente, vienen impulsándola por el camino de las eternas evoluciones de esta incomprendible humanidad sobre la tierra.

Vuestra memoria va recorriendo con deleite los variados sucesos en que tomaron parte los hombres más notables de nuestra patria y nuestro siglo, desde el filósofo al torero, desde el guerrero ilustre que sobre el campo de batalla amontona laurel sobre su frente á medida que crecen los arroyos de sangre derramada, hasta el cómico insigne que finje las batallas de la vida; que sin dañar al cuerpo ilustra el alma, endereza y corrige las pasiones y realiza el fin benéfico que se propone simbolizado en este lema: *Delectando moneo*.

Al consagrar este recuerdo á esas figuras que ilustraron ó dieron carácter á esta tierra española, no podéis dejar de consagrarle de igual modo á aquellos otros que brillaron sobre otra España flotante y moveziza, que cual prolongación ó complemento de esta que nos sustenta, destácase constantemente trasportando nuestra bandera, nuestro suelo, nuestra soberanía, nuestras costumbres, nuestras leyes, á través de esos mares sin dueño, por todos ocupados alternativamente y en donde nadie y todos á la vez son soberanos.

No podéis dejar de trasportarlos desde el teatro solitario y poco menos que ignorado en que brillaron á este lugar de reparación y de justicia, en donde vuestra

veneración y vuestro aplauso constituyen un pedestal más alto que todos esos que sustentan estatuas fabricadas por la adulación, el afecto, el lujo, la moda ó la necesidad del ornato.

Gravina, Churruca y Méndez Núñez son las grandes figuras que he recibido encargo de exhibir ante vosotros.

No son de aquellos héroes populares cuyos hechos reales enriquecidos por la fábula, han echado raíces en la imaginación del pueblo: son en cambio de aquellos que deben ofrecerse como grandes ejemplos á la generación presente, porque de haber tenido más imitadores en los diversos ramos en que puede servirse á la patria, hubiérase ahorrado ésta grandes amarguras.

Los dos primeros personifican una época en que nuestra marina, no obstante una grandeza material que le señala importante y activo papel en las contiendas europeas, guiada por extraña voluntad, sacrificada á ajenas conveniencias, uncida al carro del vencedor de Europa, languidece, decae y muere en la plenitud de su abundancia material sin que la patria se utilice de ella.

Gravina representa la abnegación y el sacrificio estéril: los últimos latidos de aquel gran corazón, las últimas vibraciones de aquella gran inteligencia, son los últimos rayos de un sol que muere en el ocaso después de un día esplendoroso, sin que su luz ni su calor sean convenientemente utilizados.

Méndez Núñez, por el contrario, simboliza una época en que, iniciado el renacimiento del material de la marina, todavía en los comienzos de su desarrollo, sin haber consolidado su existencia, se vé obligada á desempeñar un papel superior á sus fuerzas, á jugar en sucesos lamentables, á someter á dura prueba la resignación, el patriotismo y la obediencia, hasta que halla ocasión de levantarse, de erguirse por sí sola hasta tocar el heroísmo, de convertir en inesperado esfuerzo el empuje de

una voluntad férrea, de un alma grande que arrastra á cuantos le rodean para venir después en alas de la fama, atravesando mares, hasta llegar al corazón de España, en donde causa un entusiasmo indescriptible y por desgracia pasajero, como todos los nuestros.

Gravina y Méndez Núñez, personificación de dos hechos heroicos, encierran en paréntesis de muerte un período tristísimo de negación de la marina, de miseria y de horrores que no todos conocen en los detalles más lastimosos para ella y de mayor afrenta para los que la hicieron descender á aquel extremo de tan vituperable abatimiento.

Veamos los hechos más notables de estos hombres.

D. Federico Gravina y Napoli vino al mundo en Palermo cuando Cárlos III empuñaba aún el cetro de Nápoles.

Hijo de duques, nieto de príncipes, protegido de la real familia y heredero de buena fortuna, parecía que ja suerte le invitaba á vivir en el fausto y las comodidades de una corte, dejando á otros el cuidado de defender la patria.

El duque de San Miguel, su padre, que entre sus apellidos tenía el ilustre de Moncada, no había cesado de considerar aquel pequeño reino desprendido en Utrech de la corona de Felipe *el Animoso* como parte integrante de aquella vasta monarquía en que el sol no encontraba su ocaso, y apenas si le parecía que el buen Cárlos III fuese otra cosa en Nápoles que el sucesor de los vireyes españoles.

Era grande de España, casado con la hija de otro grande, el príncipe de Resetena, y tan español se consideraba, no obstante ser napolitano, que al descubrir en su hijo Federico las aficiones militares y los instintos de marino, parecióle que el descendiente de doble rama con

grandeza, no podía servir á otro rey que al soberano de ambos mundos.

Eralo ya Carlos III, que habia cambiado su relativamente exiguo reino por el legado colosal de su hermano el pacífico Fernando. Nápoles no tenía marina: en cambio la española, bajo el impulso de Patiño, apoyado por un rey previsor y prudente y estimulado por las necesidades de un mundo colonial, había alcanzado un desarrollo, que aseguraba porvenir brillante á los que en ella se alistasen.

Un tio del joven Federico, que á la sazón desempeñaba el cargo de embajador del rey napolitano en nuestra corte, alcanzó del de España fácilmente su ingreso en nuestra Armada.

La fortuna no pagó mal los varoniles propósitos del hijo, ni nuestro rey fué indiferente á las preferencias españolas del padre.

D. Federico ascendió á oficial al año de guardiamarina, y correspondiendo á los halagos de su patria adoptiva, mostróse tan cumplidor de sus deberes, tan distinguido en sus servicios, que mereció menciones especiales en la campaña del Brasil, en el naufragio de la *Clara*, en la persecución de los corsarios argelinos, en el ataque al fuerte de San Felipe de Menorca y en el de Gibraltar por las flotantes, donde mandó la *San Cristobal*, una de las voladas por la bala roja.

Joven aún, pudo decir como Escipión el africano, que si las distinciones le habían llegado antes que los años, también habían marchado sus servicios delante de sus recompensas.

A los 26 años de su edad pudo ya envanecerse con el título de capitán de navío, que hoy no se alcanza á los 50, y en este ya elevado empleo secundó á Barceló contra Argel y acompañó á D. Juan de Lángara en sus evoluciones por el Mediterráneo.

Brigadier de la Armada, con poco más de 30 años,

se distinguió en Orán con el navío *Paula*, de su mando; jefe de escuadra con poco más de 35 y subalterno en la de Lángara, concurrió con la inglesa de Hood á las operaciones de Tolon, y al ocupar los aliados esta plaza, Gravina fué nombrado jefe de las armas.

Almirante en la mar y general en tierra, hizo varias salidas con gran acierto y éxito aunque no ciertamente para él, que en una de ellas fué herido gravemente.

General, joven, victorioso, de noble alcurnia, hasta de simpática figura, herido y trasportado en unas parihuelas al frente de las tropas, su entrada en la ciudad produjo un entusiasmo indescriptible. El municipio tolonés se apresuró á ofrecerle una corona; pero la suerte de las armas aliadas pareció oscurecerse desde entonces y el almirante Hood y su Consejo acordaron la evacuación de la ciudad y la salida de la escuadra.

Napoleon, que allí empezaba á distinguirse, precipitó con sus cañones la ejecución de aquel acuerdo, y entre las llamas del arsenal incendiado por los ingleses y el fuego de cañón del enemigo, Gravina, aún no restablecido, protegió aquella retirada, dirigió el reembarque de las tropas aliadas y de los fugitivos realistas, contuvo al enemigo durante la difícil salida de aquella numerosa escuadra, y mostró en todo tal pericia y tal denuedo que, joven aún de 38 años, fué elevado á teniente general con aplauso de todos, excepto el grupo de los envidiosos, que no ha faltado en ningún tiempo.

Encargado del mando de la escuadra por ausencia de Lángara, contuvo en Rosas los progresos de la invasión francesa en nuestra patria.

Invertidas después las alianzas y declarada guerra á los ingleses, Gravina fué elegido para mandar en jefe nuestra escuadra; mas su modestia exagerada le hizo representar lo conveniente que sería que el general en jefe fuese Mazarredo, á cuyas órdenes él se tendría por honrado con ser segundo de la escuadra.

Tras la campaña de Santo Domingo, en que alcanzó no poca gloria, se hizo la paz en 804; pero la paz no es paz para los hombres cuya aptitud universal les condena á vivir constantemente sin reposo, así como en la guerra y en la paz las puertas de la holganza permanecen también constantemente abiertas para aquellos que intentan encubrir su transparente ineptitud con el conocimiento ó la experiencia de la vida ó la singularidad de su caracter.

Gravina fué nombrado embajador en Francia, cargo importante que aceptó con la promesa de que si hubiere nueva guerra, se le reservaría puesto en ella, y al estallar segunda vez contra Inglaterra, cumpliése su deseo viéndose investido con el mando supremo de una escuadra á cuyo bordo había de recibir los primeros saludos de la muerte.

En tanto que Gravina hacía tan rápida carrera, seguíale á distancia un hombre extraordinario de quien ha dicho su biógrafo:—«Hijo predilecto de la Providencia, quiso ésta crear un tipo especial como para darnos á entender que podía existir la perfección entre los hombres, y eligió á D. Cósme Damián Churruca. Modelo de virtud y de valor, de patriotismo y de saber, realzó tales prendas con tan púdica modestia que hicieron de él un tipo de perfección humana inimitable.»

Cinco años después que Gravina, vino al mundo Churruca en la villa de Motricó. El seminario de Búrgos fué su primera escuela y allí, precisamente donde menos podía imaginarse, en el palacio del prelado, hizo amistad con un marino, deudo suyo, cuyos relatos despertaron la vocación oculta de Churruca que, aunque excelente seminarista, prefirió al poco tiempo la posesión de un sable de guardia marina á las posibles esperanzas de una mitra.

El mismo año en que Gravina ascendía á oficial, ingresaba Churruca en el servicio de la Armada.

En el ataque de Gibraltar por las flotantes, en el momento en que volaba la titulada *San Cristóbal* del mando de Gravina, un bote de la fragata *Santa Bárbara*, atravesando por entre el fuego de los buques incendiados y el de los fuertes enemigos, acudía en auxilio de los náufragos: el joven oficial que lo mandaba era Churruca.

Hecha la paz con Inglaterra, se dedicó á las ciencias por las que siempre había sentido particular inclinación: fué profesor de la Academia de Ferrol; asistió á las exploraciones científicas del Estrecho de Magallanes y acreditóse tanto como hidrógrafo, que fué nombrado jefe de los que habían de levantar y levantaron en efecto los planos de Trinidad y las Antillas. Nuestro joven hidrógrafo contaba entonces 30 años.

A su regreso fué ascendido á capitán de navío con poco más de 34 y nombrado mayor general de la escuadra del almirante Mazarredo, en la que por segunda vez halló á Gravina que ya arbolaba insignia de general súbdordinado.

Cambió á poco su cargo por el de comandante del navío *Conquistador*, y con la misma escuadra llegó á Brest donde recibió encargo de visitar el Observatorio de Paris. Háblale precedido la fama de su sabiduría: el gobierno francés había adoptado poco antes las cartas levantadas por Churruca, y el primer consul Bonaparte le hizo el presente delicado de una completa colección de ellas ya impresas en Paris, á las que acompañaba un magnífico sable de honor.

Al regresar á Brest, terminado el objeto de su científica visita, Gravina que ya entonces mandaba en jefe nuestra escuadra, le hizo la distinción señaladísima de salir á esperarle fuera de la ciudad. Así le honraba ante los suyos y daba á los extraños un alto ejemplo que

imitar, haciendo ver en cuánto aprecio tenían los almirantes españoles el saber y valía de sus subordinados.

Sometido á la ley de las compensaciones, le esperaba á la vez un disgusto que le impidió gozar de aquellas señaladas distinciones. España tan abundante entonces, como ahora escasa de marina, había cedido á los franceses seis navíos y entre los designados para cambiar de dueño y de bandera se halló el *Conquistador*, que era el encanto de Churruca y el navío modelo de la escuadra.

Regresó, pues, á España contrariado y obtuvo una licencia para ver á sus padres en Motrico. La villa que había seguido paso á paso sus triunfos como marino y como sabio, que conocía sus talentos y su aptitud universal, confióle la vara de alcalde, que según los cronistas de su tiempo estuvo bien tenida en su mano; y era de ver, señores, como, merced al gran concepto en que á la vez era tenido por su gobierno y por su pueblo, mientras la villa celebraba la ejemplar administración municipal del capitán de navío, el gobierno pedía y tenía en gran estima la opinión del alcalde de Motrico sobre los más áridos problemas de la Armada.

No era la vara del alcalde lo que mejor satisfacía las aficiones del marino, y en 1803 pasó del mando de la villa, al del navío *Príncipe de Asturias* y de éste al del *San Juan Nepomuceno* en el que había de hallar heroica muerte.

Churruca ya ascendido á brigadier, sin prever su fin cercano, se unió entonces á una tan virtuosa compañera (\*) que parecía, señores, que había querido Dios premiar con tan afortunado encuentro dos almas tan cercanas á la perfección; pero la dicha había de ser fugaz como lo es siempre en este mundo.

---

(\*) Doña Dolores Ruíz de Apodaca, sobrina carnal del virey D. Juan Ruíz de Apodaca, conde de Venadito.

El navío *San Juan* fué destinado á la escuadra de Gravina y allí, por vez tercera y última volvieron á encontrarse aquellos héroes para morir al poco tiempo, con gloria sí, sobrada gloria, inmarcesible; pero funesta para ellos y para tantos otros sin beneficio alguno de la patria.

Hemos llegado ya, señores, á un suceso, á una fecha, á un desenlace, á un nombre que no puede salir de los labios sin que el corazón se conmueva, sin que la voz module de distinto modo, sin que el cerebro suspenda su labor constante para concentrarse en la idea que esa palabra representa. Con él dá fin la vida de estos héroes: héroes no solo de valor; héroes también de previsión y de pericia, que después de anunciar, de predecir, de aconsejar con gran prudencia que se evitase aquel desastre, dan asombroso ejemplo de abnegación, señalándose puesto en aquel anunciado festín de la muerte y consiguiendo, ya que no otra cosa, que el honor y la gloria alcanzada en la derrota, eclipse y oscurezca los esplendores del triunfo.

Sobre la tumba de Gravina, tanto, y aún más que en la de Nelson, merece estar escrita esa palabra: TRAFALGAR.

La narración de este suceso quizás resultaría incomprendible ó incompleta sin examinar antes las circunstancias en que tuvo efecto, no sólo bajo el punto de vista militar de nuestra Armada, sino también bajo el de nuestras relaciones diplomáticas.

La marina española, que impulsada por los esfuerzos de hombres eminentes había llegado á su apogeo en 1795, empezó al comenzar el siglo en que vivimos un movimiento de descenso rápidamente acelerado que el ministro Portillo comparó con acierto años más tarde al de los cuerpos graves en su caída en el vacío.

En 1795 tenía España 76 navíos; nueve de ellos de

tres puentes y 52 fragatas. Su porte variaba desde 58 hasta 140 cañones que montaba el *Santísima Trinidad*. Es muy cierto que aquellos cañones eran juguetes infantiles comparados con los que ahora soportan los modernos acorazados; pero esto nada quita á la majestad de aquellas moles flotantes que parecían volcanes brotando del seno de las ondas cuando ponían en juego toda su artillería.

Sus materiales eran las maderas; sus motores el viento; sus máquinas enormes velas extendidas en gigantescos aparejos; su andar era tan variado que recorrería la escala de las velocidades de cero á diez ó doce millas, según las irritantes veleidades del caprichoso Eolo; sus tripulantes eran á veces escogidos entre lo más perdido de las playas y mantenidos en respeto por una escolta de hombres mareados, excelentes soldados del ejército, pero incapaces en el mar sin que pudieran remediarlo.

Sus nombres sintetizaban las ideas de la época: *Santísima Trinidad*, *Purísima Concepción*, *Salvador del mundo*, *San Hermenegildo*, *San Fernando*, *Los Santos Apóstoles*, *San Juan Nepomuceno*, *San Ramón*, *San Francisco de Paula*, etc.

A no estar advertido, una lista oficial de nuestros buques se equivocaba fácilmente con el calendario. No repugnaba llamar á alguno *Real Carlos*, ó *España*, ó *Mejicano*, pero el nombre de *Ajax* ó *Poliphemus*, como llamaban los ingleses á los suyos, hubiera parecido entre nosotros algo herético.

Las fragatas llamábanse igualmente *Nuestra Señora del Rosario*, ó *de Loreto*, ó *de la O*, *Santa María de la Cabeza*, *Santa Dorotea*, etc., pero en éstas parece haber habido alguna corruptela, porque entre el núcleo formado por las santas, deslizábase á veces una *Liebre* ó una *Perla* y hasta alguna *Venus*, que debió ser el colmo del escándalo para la gente timorata. (*Risas.*)

Transcurridos no más que diez años desde aquella pletórica abundancia de navíos y fragatas, no contábamos ya más que 42 de los primeros y 30 de las últimas. La baja estaba, pues, representada por 56 buques de gran porte, que acusan una pérdida de uno cada dos meses. Los tesoros de América empezaban á la vez á encontrar obstruidos los caminos por enemiga artillería; vaciábanse en ajenas arcas los que llegaban con fortuna, paralizáronse las construcciones, y un silencio forzoso fué reemplazando en nuestros arsenales á la febril actividad de los reinados anteriores.

En esta rápida pendiente de decadencia del poder marítimo, vino la guerra á colocarnos frente á la Armada de la Gran Bretaña que, protegida é impulsada en opuesto sentido, hallóse en condiciones, no de ser causa principal, más sí de acelerar la decadencia y muerte de la nuestra.

La revolución francesa, á cuyo estruendo se conmovieron todos los tronos de la tierra, atrajo sobre sí la enemistad ó el odio de todas las naciones monárquicas ó al menos de todos los monarcas. El rey de España, al ver sobre el patíbulo al descendiente de cien reyes, al tronco de la casa de Borbón, al nieto de Luis el Santo y de Luis el Grande, pareció como haberse acordado de la frase terrible: *Delenda est Cartago*.

La prudencia de los condes de Aranda y de Florida-Blanca, que contenía fácilmente los arranques del no muy belicoso rey D. Carlos IV, fué reemplazada por la influencia de Godoy, y cuando este privado entró de lleno en el manejo de los negocios públicos, cuando ya fué imposible salvar la vida al rey de Francia, cuando empezaron á entreverse los bélicos aprestos en España, la guerra se hizo inevitable antes de hallarnos preparados para ella, y la suerte, aunque al principio favorable, acabó en ser adversa á nuestras armas.

La paz de Basilea en 1795 puso fin á los últimos desastres de la guerra con uno más, que fué la pérdida de la *Española*; y cuando ya hecho el sacrificio, la paz hubiera restañado las heridas de la guerra, trocóse nuestra alianza á los ingleses contra Francia, por alianza á Francia contra los ingleses.

En 1796 quedó ésta concertada entre D. Cárlos IV de Borbón y la república que había guillotinado al rey de Francia. Bajo apariencias de una reciprocidad imposible, estipulábase que aquella de las dos naciones que estuviese en guerra, aún siendo con potencia amiga de la otra, podía exigir de ésta, sin darle explicación alguna, 25.000 hombres, 15 navíos y 10 fragatas ó corbetas.

Fácil es comprender, sin gran estudio, toda la enormidad de este concierto. Entre una vasta monarquía, cuyo interés está en la paz y en la neutralidad, y una república intranquila que había nacido y estaba condenada á vivir y á morir guerreando, ¿cuál de las dos había de ser la auxiliadora y la auxiliada? Forzados á auxiliar constantemente á una nación por todo extremo belicosa, ¿qué esperanza quedaba de estar en paz con nadie? Y á cambio de guerrear cuando y como quisiese la república, ¿qué beneficios esperábamos? Por el tratado, la reciprocidad imaginaria; en la práctica, menos todavía.

Durante aquella larga guerra que á ningún interés español respondía, ocurrió el desgraciado combate naval de San Vicente, en el que no tomaron parte los ilustres marinos cuya vida relato; cuatro navíos españoles fueron quemados por su jefe en Trinidad, para evitar que fuesen á engrosar las numerosas fuerzas del contrario; las escuadras inglesas diseminadas por el mundo atacaban á un tiempo á Cádiz, á Canarias, á Ferrol, á Trinidad, á Guatemala, á Puerto-Rico, á Filipinas..

La monarquía era tan vasta, que á donde quiera que apuntaba el enemigo sus cañones, hallaba tierras espa-

ñolas dispuestas á recibir su fuego; nuestros navíos de tres puentes, por auxiliar á los franceses, volaban en las aguas del Estrecho, tratándose como enemigos entre las sombras de la noche y lanzando al espacio 2.000 hijos de España sacrificados á la Francia.

Tan frecuentes é inútiles desastres no abrían los ojos de aquel rey ni los del príncipe generalísimo. Las llamas de los navíos incendiados, dice un historiador, iluminaron el Estrecho, más no llegó su lúgubre esplendor hasta la córte. ¡El eco atronador de su voladura se perdió en los espacios, sin llegar al oído de los que gobernaban! De otra cosa se ocupaban entónces.

Por un nuevo tratado que se firmó en San Ildefonso (1800) prometía la Francia, no á España, sino al duque ó duquesa de Parma, cambiar su título modesto por el de rey de Etruria, y á cambio de este imaginario beneficio, comprometíase España á ceder á la Francia la *Luisiana y seis navíos en buen uso*; á invadir á Portugal, que en nada nos había ofendido, y á hacerle renunciar á su amistad con Inglaterra, también en beneficio de la Francia.

La paz de Amiens en 1802 vino por fin á poner término á aquella larga y desastrosa guerra que impuso á España tantos sacrificios, al cabo de los cuales tuvo por singular compensación la pérdida de su isla Trinidad, cedida por Bonaparte á los ingleses sin consultar á Carlos IV.

Rota la paz de nuevo entre Inglaterra y Francia (1803), celebróse en Paris otro nuevo tratado en cuya virtud el primer cónsul *consentía* (esta es la palabra) que el rey de España permaneciese neutral mediante un subsidio de 24 millones de reales mensuales, por el tiempo que durase la guerra.

¡Vergonzosa imposición y singular neutralidad! ¡288 millones anuales por dispensarnos Francia de atacar á Inglaterra con quien vivíamos en buenas relaciones!

¡Fortuna fué que Inglaterra no pidiese otros tantos por dispensarnos de atacar á Francia! A todo parecía dispuesto el príncipe generalísimo.

Quedaba nuestra patria desde aquel momento en una situación ambigua por demás é insostenible. Declararnos neutrales y vaciar á la vez nuestras arcas en las de uno de los beligerantes, era una teoría nueva y verdaderamente inaceptable; hacer creer, precisamente á los ingleses, que el que da 24 millones mensuales, hace lo mismo que el que no da nada, era una empresa superior á las argucias de Godoy.

La Gran Bretaña que tenía escuadras suficientes para fiar á sus cañones la solución de aquellas dudas, intentó persuadir á Godoy previamente del gravísimo error en que estaba; más éste, temeroso de disgustar á Bonaparte, no se dejaba convencer, y entónces los ingleses, siguiendo su teoría de que el tiempo es dinero y no debe perderse, determinaron apelar á un argumento decisivo, que era el de apoderarse de las cuatro fragatas españolas con cargamento de oro y plata que venían de Lima y Buenos-Aires (1804).

De este modo, el subsidio no sólo no llegaba á Paris, sino que entraba en Londres.

En este desgraciado encuentro ocurrido en el cabo de Santa María, una de las fragatas, la *Mercedes*, voló con sus tesoros, con 250 tripulantes, la esposa, siete hijos y un sobrino del Mayor general de aquella escuadra, D. Diego de Alvear, que aún después de tamaña desgracia, continuó peleando en la *Medea*. Su heroísmo fué inútil: las otras tres fragatas sucumbieron á fuerzas superiores y fueron conducidas á Inglaterra con los tesoros que llevaban.

A tan inesperados y bruscos argumentos, España no pudo contestar de otra manera que declarando franca guerra á los ingleses; más para no romper el molde de la torpeza habitual, que dominaba en aquel funestísimo

período, concertóse una nueva alianza á gusto de Napoleón; tan á gusto, que sin compensación alguna, le ofrecía el rey de España poner á su servicio á los sesenta días de firmado el tratado de 25 á 30 navíos armados, equipados y pertrechados para seis meses.

Gravina, que á la sazón desempeñaba el cargo de embajador del rey de España y comprendía la magnitud del desacierto en todos sus detalles, hizo con insistencia patrióticas observaciones que fueron mal interpretadas, como sucede siempre en tales casos; pero faltarle de apoyo en su gobierno, resignóse á firmar el tratado, agregando por nota lo siguiente:

«El embajador cree de su obligación y cumple á su sinceridad hacer constar que los 30 navíos que se ofrecen podrán estar listos en el plazo señalado; pero no las tripulaciones, ni los seis millones de raciones que es necesario fabricar, y así lo he desmostrado en todas mis conferencias y comunicaciones.»

Al resistir la firma del tratado y al consignar aquella declaración, Gravina obraba cual previsor hombre de Estado, como marino inteligente, como buen servidor de su rey, como hijo amante de su patria; más cuando ya no negociaba, cuando el mal llegó á ser inevitable, cuando á los argumentos iban á reemplazar los cañonazos, cual militar pundonoroso, renunció á sus funciones diplomáticas y pidió el mando de una escuadra.

El mismo hombre que había previsto y advertido la imposibilidad de preparar los navíos en tan breve plazo para alcanzar una victoria, fué el designado para llevarlos á una derrota, y para que el sacrificio fuese más grande todavía, vióse mortificado en su amor propio, poniéndole á las órdenes de un extranjero menos hábil, de igual graduación y cuyo crédito estaba muy por bajo del suyo.

Asegurada ya nuestra alianza, formó el emperador su plan marítimo, que consistía en dirigir la escuadra combinada á América, á fin de verificar allí una gran concentración de fuerzas, ó en el caso de no ser posible, si los ingleses corrían detrás de ella, retroceder rápidamente sobre Europa, recoger á su paso los navíos esparcidos desde el Ferrol hasta Lorient, unirse en Brest la escuadra combinada con la francesa de Gantheaume, recalar con 60 navíos sobre el canal de la Mancha, y en un momento dado, dejando libre el mar, arrojar en un día sobre la Gran Bretaña 200.000 franceses.

Soñando con esta idea favorita, con ser dueño del mar un solo día, con llegar á las playas de Inglaterra, parecía ver el mundo entre sus manos y contemplaba casi con desprecio la estatua de Guillermo el Conquistador.

Para llevar á cabo aquellos planes, Villeneuve con su escuadra se dirigió desde Tolon á Cádiz, y al llegar á su vista, uniósele Gravina con diligencia tan inesperada, que el general francés, como primer saludo, le hizo saber que su salida equivalía á una victoria.

Reunidos Villeneuve y Gravina con 18 navíos y siete fragatas auxiliares, hicieron rumbo á Martinica, donde se les unió Magon con otros dos navíos; se apoderaron del fuerte del Diamante; pasaron luego á Guadalupe y á la Antigua y apresaron un convoy de quince velas que valía 38 millones de reales.

Por noticias recogidas á bordo, por los papeles públicos, como en aquellos tiempos se decía, se informó Villeneuve de que Nelson había llegado en seguimiento suyo á la Barbada, en donde unido con Cochrane tenía bajo su mando doce navíos de línea.

El plan de Napoleon se iba verificando en parte como lo había previsto. Su mirada de águila abarcaba la tierra y el mar. Sólo le faltó á veces encontrar hombres que ejecutasen bien su pensamiento.

Inquieto Villeneuve por la proximidad de Nelson, aunque las fuerzas de éste fuesen inferiores, ó tal vez impaciente por realizar los planes convenidos, pegó fuego al convoy apresado, destacó cuatro fragatas para llevar á Martinica una parte de las tropas que de allí había sacado y conservando el resto á bordo, dió la vela hacia Europa cometiendo tres grandes errores. El primero dejar intacta la escuadra de Nelson cuando pudo intentar su destrucción con fuerzas casi dobles; el segundo, dejar mermada la guarnición de las Antillas cuando tan cerca estaba el enemigo; el tercero, recargar los navios, en vísperas de una larga navegación con tropas innecesarias que hicieron escasear el agua y producir una epidemia á bordo.

La derrota que siguió Villeneuve á su regreso no fué tampoco la más acertada. Aún sin contar con que su objeto principal era recalar sobre las costas de Galicia y de Francia para llegar unido especialmente con Gantheaume sobre Boulogne, la vuelta natural á Europa, es siempre por paralelos altos que aseguren los vientos favorables del cuarto cuadrante en la mayor parte del viaje. Villeneuve, sin embargo, hizo rumbo á correr el paralelo de las islas Azores ó Terceras, hasta llegar á ellas donde halló vientos duros del NE. que le hicieron ponerse á la capa; retardóse notablemente su llegada; desarrollóse una epidemia en las tripulaciones que llegó á producir hasta mil y trescientos enfermos; abatióse su ánimo con las contrariedades y el temor á las iras del emperador; y cuando ya estaba resuelto á dirigirse á Cádiz de arribada, volvió á cambiar de parecer é hizo derrota hacia Ferrol, tropezando con la escuadra de Calder recientemente reforzado por Sterling, destacado por lord Cornwallis, á la que hubiera podido sorprender y aniquilar, si con mejor acierto en su derrota ó con menos vacilaciones, hubiera llegado á Finisterre algunos días antes.

La suerte le había puesto en condiciones de atacar con ventaja dos escuadras inglesas: la de Nelson en las Antillas y la de Calder en Galicia. Sus vacilaciones, su desacierto en la derrota y, no diré que su temor (que Villeneuve era valiente), pero sí que un funesto presentimiento le hicieron evitar el encuentro con Nelson y verificar el de Calder cuando ya estaba reforzado, gracias al previsor aviso de un buque destacado por aquel.

El combate de Finisterre, que aún en aquellas circunstancias pudo haber sido favorable á nuestras armas, fué en cierto modo adverso, aún cuando no de grandes resultados materiales.

Verificóse en medio de una densa niebla, propia de aquellos mares, que apenas permitía distinguir entre el amigo y el contrario. Villeneuve en el parte del combate dice que sus navíos tiraban á la luz del fuego de los cañones enemigos que era lo único que se veía. El mar le quedó libre: al despejar la niebla al día siguiente, aún se veía la escuadra inglesa á barlovento; pero no mostró empeño en perseguirla y al fin, después de breve estancia en Vigo, llegó á Ferrol lleno de pesadumbre por no haber realizado el plan del emperador, haber perdido dos navíos, españoles por cierto, y ser vituperado por las tripulaciones de una y otra escuadra en las que era general la creencia de que hubiera obtenido una victoria reanudando el combate en los siguientes días.

Para honor de los nuestros apelo al testimonio de los mismos franceses. El general Lauriston, que iba en la escuadra, decía al emperador desde Ferrol: «Gravina es todo génio y decisión en el combate: si Villeneuve hubiera tenido sus cualidades, el éxito de Finisterre hubiera sido de lo más brillante.»

Mathieu Dumas comentando este mismo suceso, dice lo siguiente: «Gravina ejecutó sus movimientos con suma energía; fué seguido por todos los navíos de su

»escuadra y victoreado por su intrepidez á la cabeza de ella.»

Irritado Napoleon con las noticias recibidas y más aún con el retardo que sufrían sus planes, confirmando el concepto que ya tenía formado de sus Almirantes, escribió á su ministro de Marina: «Hareis conocer una vez más á Villeneuve mi desagrado por el tiempo que pierde: decidle que no eche sobre la bandera el baldón de permanecer bloqueado por fuerzas inferiores: se queja de los españoles cuando se han batido como leones: si saliese con los treinta navíos, se le uniría Lallemand que ya le espera en Vigo con otros cinco; no saliendo, le pone en peligro, ¡cuantos éxitos perdidos por no tener allí un hombre! Los contraalmirantes que he hecho no pueden prestarme grandes servicios. ¿No será posible hallar en la marina un hombre emprendedor?»

Apremiado Villeneuve con tan acres censuras, decidióse á salir de Ferrol con intención de dirigirse al Norte. Napoleon cuando lo supo recobró su perdida alegría; volvió á soñar con sus victorias de Inglaterra y en Irlanda; pero precisamente cuando esperaba verle llegar con 60 navíos sobre Boulogne, recibió la noticia de haber llegado á Cádiz con los mismos que sacó de Ferrol, sin avisar siquiera á Lallemand, que, ajeno de su retirada, siempre esperando á Villeneuve, rodeado de escuadras enemigas, oculto por la niebla y la fortuna, permaneció á la vela con sus cinco navíos 140 días consecutivos, mientras que el almirante en jefe no había querido detenerse ni siquiera para batir á Collingood que bloqueaba á Cádiz con solo tres navíos.

Estalló entonces el furor de Bonaparte al ver sus planes fracasados. Inglaterra, la India, el mundo que ya creía ver entre sus manos, escapábase de ellas por la torpeza ó la desobediencia del hombre á quien había confiado el papel más importante. Sordo ante toda con-

sideración que atenuase su conducta, tratábase de inepto, de cobarde y hasta de traidor, á la vez que encomiaba el valor, la inteligencia y la pericia de Gravina.

¿Por qué, pues, si era tal su creencia, no confiaba á éste el mando de la escuadra combinada? ¡Celos de nacionalidad de que aquel grande hombre no pudo desprenderse y costaron bien caros á ambos!

Apenas arribaron á Cádiz, Gravina que aunque apercebido de la ineptitud del general en jefe, jamás la había manifestado en público para no dar alientos al general disgusto que ya se revelaba en una y otra escuadra, hizo á Madrid un rápido viaje y en el secreto del gabinete, expuso francamente su creencia de que todos los planes, por acertados que fuesen, fracasarían en manos del general en jefe de la escuadra. Su irresolución, su parsimonia para pesar el pro y el contra, su empeño en preverlo todo sin dejar nada á la fortuna, su temor á las responsabilidades, su verdadero pánico ante las opiniones del emperador, aún cuando fuesen sobre asuntos facultativos; todo ello reunido hacía que á aquel hombre le sorprendieran los sucesos antes de haber llegado á concebir resolución ninguna.

Hizo además presente, y esto es muy importante y hasta parece inverosímil, que hallándose la Francia en guerra con naciones perfectamente amigas de España y navegando unidas y bajo un sólo jefe sus escuadras, necesitaba instrucciones precisas para el caso de que la combinada tuviese algún encuentro en que fuese imposible y hasta absurda la acción común contra un tercero.

El príncipe de la Paz, al oír el verídico retrato del hombre á quien estaba confiada la suerte de nuestra marina, lejos de proponer ó de adoptar una resolución vigorosa que alejase siquiera los peligros que estaban previstos, dióle por toda contestación la que tantos disgustos ha costado á la marina en diferentes ocasiones:

recomendóle, lleno de prudencia, que hiciese lo posible por *evitar todo conflicto* (*Grandes aplausos*), cuando precisamente en ocasiones tales es el mayor de todos los conflictos encontrarse aislado con instrucciones semejantes. (*Risas.*)

Obediente y sumiso Gravina á las órdenes de su gobierno, tranquila su conciencia después de haber manifestado cuanto era conveniente y necesario al servicio del rey y de la patria, regresó á Cádiz, decidido á no hacer más observaciones y hasta á afrontar el desprestigio propio, si con él *evitaba conflictos* al gobierno con el omnipotente emperador.

Este, en tanto, al firmar el decreto destituyendo á Villeneuve, había dicho á Decrés con despótica franqueza: «Vuestro amigo es sobradamente cobarde para salir de Cádiz.»

Decrés, sin atreverse á ser tan duro ó tan injusto con un amigo desgraciado, cuyos defectos conocía, escribió expresando con suficiente transparencia, que no sólo el emperador, sino la opinión pública le era desfavorable y que en breve sería relevado. «Vengan los que »murmuran, exclamó el desgraciado Villeneuve en un »arranque de indignación y de amargura, vengan y vean »los elementos con que tengo que dar la batalla. Si »cree el emperador que no me falta mas que arrojo, »pronto voy á dejarle satisfecho.»

En tanto, el genio de los mares, el almirante Nelson, acercábase á Cádiz silencioso, á fin de incorporarse á Collingood, á quien había enviado previamente una fragata, previniéndole que no le hiciese honores, pues *no creía necesario dar cuenta al enemigo de su feliz llegada.*

El día 7 de Octubre de 1805, el almirante en jefe de la combinada mandó aprontarse á dar la vela; pero cambiando de resolución, según tenía por costumbre, citó á los generales españoles, para que con algunos de sus

capitanes concurriesen al navío *Bucentauro* en el siguiente día, á fin de examinar si era ó no conveniente la salida.

No reinó en el consejo la mejor armonía entre españoles y franceses. Estos, y especialmente el general en jefe, temiendo más que á nada al desagrado del emperador, estaban por salir y aceptar una batalla cualesquiera que fuesen el resultado y consecuencias. Los españoles, menos temerosos de una censura que no habían merecido y más concededores de las circunstancias en que la acción iba á empeñarse, no convenían con los franceses en la oportunidad de aquel momento. Creían, por el contrario, que fracasado el primitivo plan contra Inglaterra, y adelantada la estación, forzar á los ingleses á pasar á la vela lo crudo del invierno en el saco de Cádiz, era hacerles perder una campaña, sin haber combatido, á la vez que ese tiempo, aprovechado por los nuestros en completar sus armamentos y en adiestrar á las tripulaciones nuevas que acababan de ser reclutadas por el procedimiento de las levas, las disponía á caer luego con ventaja sobre los ingleses, observación que si hoy, con los modernos medios de movimiento y de combate, pudiera parecer inaceptable, era muy digna de tenerse en cuenta en aquellas tan largas campañas, que habían durado, y aun habían de durar años enteros, sostenidas con buques de vela.

Algunas reticencias del general francés Magon, contestadas con acritud por Galiano, dieron lugar á que Gravina pusiese fin al acto dirigiendo al almirante en jefe las siguientes palabras: *Sabeis, señor almirante, que los navíos españoles han sido siempre los primeros en entrar en fuego y los últimos en retirarse. Nos habeis pedido consejo y os le hemos dado lealmente. Si resolveis atacar á los ingleses, no tendreis que esperarlos.*

Mientras el desacuerdo de los jefes venía á caer como última desgracia sobre la escuadra combinada, un es-

pectáculo distinto ofrecíase á bordo del *Victory*, en que Nelson había reunido á los suyos para exponer sus planes con una previsión casi profética hasta de los errores en que había de incurrir su contrario, un tino y un acierto tales, que al acabar de reseñarlos, todos sus capitanes creían segura la victoria.

Las instrucciones dadas á una y otra escuadra por sus respectivos almirantes evidencian el estado de ánimo de cada uno de ellos. La confianza en la victoria brotaba de los labios de Nelson: el desaliento y la duda de los de su contrario.

«El que no se hallare en el fuego, decía Villeneuve, »no estará en su puesto: la señal de que acuda será un »baldón y una deshonra para él: el éxito puede depender »de la pericia, mas de seguro cabe siempre á la mejor »suerte.»

«En el caso, decía Nelson, de que mis señales no se »vean, todo capitán habrá cumplido su deber, si abar- »loa un navío enemigo. Hay que dar algo á la fortuna; »más confío en obtener la victoria antes que la cabeza »del enemigo llegue en auxilio de la cola.»

Villeneuve, pues, emprendió la batalla con el presentimiento de la derrota: pensaba de antemano en que sus capitanes pudieran no encontrarse en el fuego: creía que el factor principal era la suerte, siendo la suya tan aciaga. Nelson, por el contrario, aunque dejando algo á la fortuna creía segura la victoria. La escuadra combinada no tenía confianza en su jefe; la inglesa por el contrario creía al suyo infalible.

Gravina por su parte, reducido á pasiva obediencia, subordinado á un jefe cuya impericia le era conocida; después de haber expuesto su opinión en el consejo, nada tenía que hacer ni que decir, sino lanzar sus navíos á la muerte cuando para ello fuese requerido. Unicamente suplicó á Villeneuve que en el orden de marcha, interpolase los navíos españoles y franceses, á fin

de que en el caso, que empezaba á temer por lo que había observado en Finisterre, de que una sola división entrase en fuego, franceses y españoles participasen por igual de los honores del combate.

Villeneuve, accediendo á su ruego, distribuyó la escuadra en esta forma. La vanguardia, compuesta de cuatro navíos franceses y tres españoles, sería mandada por el general Alava, que arbolaba su insignia en el navío de tres puentes *Santa Ana*; la del centro, compuesta de igual fuerza, sería regida por Villeneuve y por Cisneros que ocuparían su centro montando respectivamente el *Bucentauro* y el *Santísima Trinidad*; la retaguardia, compuesta de otros siete, la mandaría Dumanoir que arbolaba su insignia en el navío *Formidable*. La escuadra de reserva, compuesta de doce navíos, por mitad españoles y franceses, sería mandada por Gravina en el *Príncipe de Asturias*, llevando por segundo á Magon con el navío *Algeciras* y á Escaño como jefe de su Estado mayor.

Supo al fin Villeneuve que se encontraba ya en Madrid su sucesor el almirante Rossilly, y ansioso de rehabilitarse siquiera como hombre de valor antes de ser llevado á la presencia del irascible emperador, se entregó por completo á la fortuna, decidido á que el éxito ó la muerte le salvaran de aquella situación violentísima que ante propios y extraños consideraba insostenible.

Al amanecer del 19 de Octubre, puesta en el *Bucentauro* la señal de dar la vela y repetida por Gravina á los suyos en el *Príncipe*, desplegaronse á un tiempo las velas de 33 navíos y de siete fragatas auxiliares. Un levante calmoso hacía moverse perezosamente aquellas moles de madera y un inmenso gentío contemplaba desde las murallas aquel majestuoso espectáculo que nunca había de repetirse. Un siniestro presentimiento retratábase en algunos semblantes; ¡cuántos corazones

palparían en aquellos momentos movidos por distinto resorte!

La calma, las mareas, la aglomeración de los navíos en los pasos estrechos, la dificultad de maniobrar de los que habían sido tripulados con recientes levás y tropas del ejército, hicieron prolongar la maniobra de salida durante todo el día y hasta la amanecida del siguiente que lo verificó el navío *Rayo*.

Apenas franqueada la escuadra de todos los peligros de la tierra, el viento fué rolando por el Sur hasta fijarse en SO. fresco. Villeneuve ordenó tomar dos rizos á las gaviás; ceñir mura á babor y dirigirse mar afuera sin sujeción á orden. A las tres de la tarde algo amainado el viento mandó virar á un tiempo por redondo, largar los rizos á las gaviás, formar cinco columnas paralelas y hacer derrota hácia el Estrecho.

Una de las fragatas avanzadas señaló entonces 18 velas; pero desde la escuadra no llegaron á verse en todo el día más que cuatro fragatas que formaban la avanzada de Nelson. Gravina destacó á Magon con tres navíos para perseguirlas y anocheció sin otra novedad ni cambio en la derrota.

Hácia la media noche se oyeron varios cañonazos indicadores de señales, por los que pudo calcularse que el enemigo estaba á menos de una legua; Villeneuve nada disponía.

Impaciente Gravina por la inacción del general en jefe y la proximidad del enemigo, le advirtió por señales la necesidad de formar una pronta línea de combate sobre los navíos sotaventeados, á fin de no ser sorprendidos en desorden á la amanecida; consejo tan racional y cuerdo que el almirante en jefe ordenó acto continuo el movimiento, quedando nuestra escuadra en este orden: la de reserva, con Gravina y Magon, á la cabeza hácia el Estrecho; después de ellos Alava; en el centro Villeneuve y Cisneros; Dumanoir á

retaguardia, la proa al Sur y el viento algo más flojo del Oeste.

Durante el resto de la noche se vieron luces y cohetes de señales que indicaban mayor proximidad del enemigo.

Cuando los claros de la aurora rompieron las tinieblas de la noche, viéronse á barlovento, mar afuera, 27 navíos enemigos, siete de ellos de tres puentes y seis fragatas auxiliares, en línea de batalla, de la mura contraria, proa al Norte.

A las siete de la mañana Nelson mandó arribar á sus navíos en columnas sobre el centro y la retaguardia de nuestra extensa línea. Una hora después ordenó Villeneuve á los suyos virar á un tiempo por redondo, ceñir el viento por babor en el navío de cabeza y formar todos por sus aguas, evolución que invirtió las escuadras y la numeración de los buques y ocasionó cierto desorden á causa de la necesidad de arribar, la calma y el desigual andar de los navíos que no había sido previamente comparado.

Esta primera maniobra, por lo que se refiere á la virada, sobre todo si hubiese sido hecha algunas horas antes, no puede censurarse en sana crítica, porque el propósito de Villeneuve, en previsión de un descalabro, era tener como refugio á sotavento á Cádiz. Verificado el movimiento, sin embargo, cuando ya el enemigo estaba encima, se produjo el desorden consiguiente, algunos navíos se sotaventearon y la línea quedó deformada, ofreciendo á las columnas enemigas los claros que precisamente deseaban para pasar por ellos, orzar por sotavento los que hubieren pasado, coger á nuestra línea entre dos fuegos y decidir en combates parciales el éxito de la batalla.

Gravina, que comprendió el peligro al ver que las columnas inglesas con la ventaja que les daba su posición de viento en popa, después de nuestra maniobra

enmendaban su rumbo persistiendo en atacar el centro y la nueva retaguardia, que era ahora la escuadra de Alava, se abstuvo de arribar como le había mandado Villeneuve y manteniéndose á barlovento con Magon y sus 12 navíos, pidió permiso al almirante en jefe para maniobrar con independencia, á fin de disminuir la extraordinaria extensión de nuestra línea y caer con sus 12 navíos arribados sobre las columnas inglesas en el momento en que trabasen el combate para cojerlas entre dos fuegos, entre la escuadra principal y la reserva, y hacer con ellos precisamente lo que intentaban hacer con nosotros.

Dios puso entónces una venda tupida, más tupida que nunca, sobre los ojos del almirante desgraciado y funesto, que aún despues de destituido por el emperador, continuaba pesando como losa de plomo sobre la privilegiada inteligencia de Gravina, que aún con tan malos elementos pudo haber invertido el éxito de la jornada con su acertada maniobra. Villeneuve se negó á recibir tan previsor consejo y contestó con seca negativa ordenando á la escuadra de reserva alinearse en una fila sobre la cola de la línea. ¡Yerro tremendo que le privó de auxilio, alejando del fuego por el pronto á los 12 navíos y dejando inactivo al hombre más inteligente de la escuadra! ¡Maniobra funesta que obligaba á perder sin objeto la ventaja del viento, y fué unánimemente reprobada por los mismos generales franceses!

Siendo tan evidente el yerro y siendo extraño el general que lo mandaba, ¿debió Gravina, piensan muchos, desentenderse del general en jefe en el momento mismo de trabar combate? El patriotismo empuja involuntariamente el monoslabo afirmativo hacia los labios; pero la obediencia, el deber, la disciplina, la inseguridad del éxito, la misma recomendación de no buscar ó de *evitar conflictos*, (*risas y aplausos*) uniéronse en aquel momento para torturar el alma de Gravina, para

hacerle arrojar de sus manos las probabilidades de victoria, dar alto ejemplo de sumisión á los mandatos de su rey y ejercitar su abnegación hasta el extremo de dejarse vencer por obediencia. Dió, pues, la orden de arribar á sus navíos y desde aquel momento se tuvo por perdida la batalla.

En aquellos momentos de amargura para la escuadra combinada, cuando vió Nelson confirmado el mismo yerro que esperaba, apareció sobre los topes del *Victory* la famosa señal que como anticipado canto de triunfo ha conservado la Inglaterra y que aun hoy permanece grabada sobre la rueda del timón del *Victory* para que sea repetida por cuantos extranjeros le visitan en la rada de Portsmouth: *England expects every man wil do his duty* (Inglaterra espera que cada uno haga su deber).

Allí la he visto no hace muchos años: allí he llevado á traducirla á los guardias marinas españoles, y allí, sobre la misma plancha que señala el lugar en que Nelson reclinó su cabeza para dar su alma á Dios, bendiciéndole por la victoria conseguida, les he recomendado que no aborrezcan sino que imiten á los grandes hombres que, aunque enemigos nuestros, consagraron su vida y sus talentos á su patria. (*Grandes aplausos*).

Circulada á su escuadra aquella breve arenga, Nelson bajó á su cámara y arrodillado escribió en su diario la siguiente sentida plegaria:

«Quiera el Dios Omnipotente que adoro conceder á Inglaterra para la salvación de Europa una completa y gloriosísima victoria: quiera también concederle que ningún acto de debilidad individual venga á empañar su brillo y que después de la victoria ningún inglés olvide los sagrados deberes de la humanidad. En cuanto á mí, personalmente, mi vida pertenece á Él que me la ha dado: que Él bendiga mi esfuerzo mientras combato por mi patria: en sus manos enco-

miendo mi persona y la justa causa, cuya defensa me está confiada.»

Mientras que Nelson imploraba los favores del cielo, Churruca, que había quedado á la cola de la línea, después de reprobarnos nuestra funesta maniobra y predecir sus consecuencias, congregaba su gente en el alcázar, y cuando el capellán hubo acabado la fórmula de absolución de los pecados, pronunció las siguientes palabras: «En el nombre del Dios de los Ejércitos prometo la bienaventuranza al que muera cumpliendo sus deberes. Si alguno falta á ellos le haré morir sobre la marcha; y si escapase á mis miradas, sus remordimientos le seguirán mientras arrastre el resto de sus días miserable y desgraciado.»

El viento había aflojado. Movíanse perezosamente las columnas inglesas con todo su aparejo largo, incluso alas y rastreras. El *Victory* y el *Royal Sovereign* llevaban á la cabeza de ellas las insignias de Nelson y de Collingood, éste por estribor de aquel, mas hacía el Sur y algo más próximo á los nuestros.

Cerca de medio día, el navío español *San Agustín*, de la escuadra del centro, disparó su primer cañonazo dirigido á la insignia de Collingood, para medir si estaba dentro de su alcance: fué preciso esperar en silencio unos minutos para que se acortasen las distancias.

Era aquel un momento solemne y un espectáculo sublime. Sesenta navíos y trece fragatas con todas sus velas desplegadas surcaban lentamente aquel tranquilo mar contando los segundos que faltaban para empezar el exterminio.

Nuestra línea única, en mal hora formada contra el consejo de Gravina, debía abarcar una extensión de seis á siete millas.

Nelson había ordenado á su segundo que la cortase por el undécimo navío, en tanto que él se dirigía sobre el *Bucentauro* con el doble propósito de apoderarse del

general en jefe y de cortar á media escuadra por lo menos la retirada á Cádiz.

Collingood, ó porque no contase los navíos que habían caído á sotavento, ó porque hallase mayor gloria en combatir con el real *Santa Ana*, que era el diez y siete, puso la proa sobre éste, cayendo el peso de las dos columnas sobre el centro de la nuestra, que era la parte menos ordenada.

Aún cuando Villeneuve nada ordenaba, la evidencia del intento de Nelson exigía de los nuestros, ya que no hacer virar á la vanguardia desde luego, para venir á reforzar el centro que hubiera sido lo acertado, por lo menos estrechar las distancias para impedir el paso al enemigo, forzarle á mantenerse por babor y á extenderse paralelamente á nuestra línea para que entrase en fuego el mayor número. Esta última maniobra se verificó espontáneamente, pero con el desorden propio de la falta de dirección, unos navíos acertaron de vela y otros la forzaron, según el impulso propio de cada comandante; el movimiento no resultó uniforme; llegaron á chocar unos navíos con otros; viéronse algunos obligados á meter *en facha* las gavias; los pocos que arribaron para evitar el abordaje, quedaron sotaventeados, abriendo nuevos claros, que era precisamente lo que trataba de evitarse, y en este punto de momentaneo desorden y de inacción del general en jefe, en el momento de estupear que precede á las grandes catástrofes, verificóse el choque con encarnizamiento y violencia tales, cual si estuviese irremisiblemente decretado el exterminio de las tres escuadras.

«Con demasiada furia empieza para que dure mucho tiempo,» dijo Nelson desde el principio del combate, y, en efecto, á los pocos momentos, parecía el mar, señores, un bosque ardiente que por contraste singular de la naturaleza manteníase á flote para que aquellos des-

graciados pudiesen elegir la muerte por combustión ó por asfixia. El Sol todavía espléndido y en su culminación alumbraba 60 navíos vomitando la muerte por las bocas de 5.000 cañones sobre 40.000 séres vivientes. Los motones, las jarcias, vergas, palos, aparejos enteros cortados á balazos, desplomábanse con horroroso estruendo sobre las cubiertas arrastrando en su caída á los que maniobraban por los altos y aplastando cadáveres y heridos.

Las voces de la maniobra mezcladas con los gritos de dolor de los heridos, el choque de unos navíos con otros, el crujido de los aparejos que se desploman, el estruendo de la artillería, el fuego de los fusileros, el ruido de las bombas pugnando por mantener á flote aquellos casi cementerios, formaban horroroso y lúgubre conjunto que no es posible describir. (*Ruidosos aplausos.*)

*En aquellos momentos—dice Serviez con sublime lenguaje,—la lucha es general; por todas partes se ha venido á las manos; cada navío es un volcán; del seno de la mar se eleva un inconmensurable incendio con zonas de arco-iris y con pirámides de fuego; desaparecen los navíos tras espesos remolinos de humo y se muestran de nuevo saliendo de su nube como aquellas belicosas deidades de la fábula que intervenían en los homéricos combates.*

Villeneuve que después de trabada la batalla reconoció su yerro, peleaba con el valor y la energía de los desesperados llamando á sí la muerte que por lo mismo quiso respetarle para mayor martirio. Fué con él tan aciaga la fortuna que hasta la muerte le volvió la espalda en los momentos en que la hubiera recibido como precioso don del cielo. Al contemplar á la vanguardia libre de enemigos, hacíale repetidas señales en el único palo que aún conservaba el *Bucentauro* para que revirase en auxilio del centro, pero Dumanoir después de haber virado y revirado, continuó impassible de la vuel-

ta del Norte, pensando, según dijo más tarde, en no aumentar inútilmente los estragos de aquella catástrofe.

Los navíos españoles que iban interpolados con los suyos, reconociendo las señales del general en jefe y reprobando acerbamente la conducta del almirante de vanguardia, rompieron por su cuenta aquella ignominiosa disciplina y desertaron del mar de los prudentes para venir al de los héroes.

En medio de los horrores de la lucha voló el navío *Aquiles*; el *Trinidad*, el *Agustin* y el *Argonauta* acribellados á balazos, desmantelados y atestados sus puentes de heridos, se sumerjieron para siempre sin posibilidad de auxilio; el *Redoutable* y el *Fougueux* sufrieron igual suerte; cuatro navíos ingleses siguieron hasta el fondo del mar á los vencidos; Alava en el *Santa Ana* ya sin palos combatía contra cuatro navíos; Gravina con su *Príncipe* se defendía de cinco; la muerte iba segando vidas á razón de quinientas por hora y otros tantos heridos sin movimiento y sin auxilio yacían sobre los puentes de los navíos desmantelados que aún flotaban, esperando el horrible momento de irse á pique. Nelson herido de muerte conservaba aún aliento para alabar á Dios por su victoria; Gravina, Alava, Cisneros y Escaño, los cuatro generales españoles yacían en lechos de dolor; Magon, Churruca y Galiano se hallaban entre los cadáveres; de quince capitanes que mandaban navíos españoles doce estaban heridos ó muertos; el desgraciado Villeneuve había caído prisionero; Collingood más afortunado, ileso en el combate, tuvo tiempo más tarde de abandonar su *Royal Sovereign*, en el momento de irse á pique y atravesando en una lancha aquel sangriento mar, volvió á arbolar su insignia vencedora en la fragata *Eurygalus*.

Cuando el astro del día llegaba al horizonte, el ruido y el fuego se iban extinguiendo por escasez de combatientes. De 60 navíos que algunas horas antes se mecían

sobre el tranquilo espejo de las aguas, 11 se hallaban en el fondo; cinco españoles ó franceses estaban en poder del enemigo; los cuatro de Dumanoir habían desaparecido para caer después en manos de Strachan; en torno de la insignia de Gravina se reunían 12 entre españoles y franceses; los demás no tenían aparejo; Collingood conservaba 22 más los cinco apresados; pero ni vencedores ni vencidos se hallaban en estado de seguir el combate.

Hasta el cielo parecía horrorizado. Tornóse rojo el sol como si reflejara aquel cuadro de sangre y de horrores con que acababa tan siniestro día; oscuros nubarrones alzáronse del horizonte como fantasmas precursores del castigo del cielo que iba á caer sobre aquella cruel humanidad que así ejercía la paz y la concordia predicadas por el que vino á redimir el mundo.

Gravina presintiendo una horrible tormenta y conociendo el peligroso estado de los buques para resistirla, dispuso la retirada á Cádiz de los que pudieran efectuarla; pero la Providencia lo quiso de otro modo.

Al extender la noche su manto de tinieblas, una furiosa tempestad que duró cuatro días vino á unir sus horrores á los horrores del combate. Su fuerza asoladora cayendo sobre vencedores y vencidos, sorprendiendo á los buques destrozados, sin aparejos, sin timones, sin comandantes ó con ellos heridos, sin hombres sanos suficientes para las maniobras, con muy escasos oficiales para dirijirlas, sin fuerzas para el trabajo de las bombas, arrollados por el viento, la mar y las corrientes sobre los peligrosos bajos de Trafalgar y Rota, unió á las víctimas de la batalla las consiguientes al naufragio de otros 11 navíos y de dos más que fué necesario entregar á las llamas por imposibilidad de conservarlos á flote.

Olvidáronse entonces los rencores del día y ante el nuevo y común enemigo que á todos combatía por igual

sin preguntar por su bandera, españoles, ingleses y franceses, tornando su furor en humanitario sentimiento, llegaron á prestarse mútuo auxilio.

Con Gravina salváronse en Cádiz cinco navíos españoles y otros tantos franceses en malísimo estado. Nuestro almirante murió de sus heridas. Villeneuve fué llevado á Inglaterra y dió más tarde fin á sus desgracias quitándose la vida. La mar en sus embates, la marea en su flujo y reflujo, continuó arrojando cadáveres á nuestras playas durante muchos días y las corrientes del Estrecho se vieron enturbiadas con despojos humanos y con fragmentos de navíos de las tres escuadras. Entre muertos, heridos y ahogados sumáronse 14.000, una tercera parte de ellos españoles. ¡Tremendo cuanto estéril sacrificio y expiación terrible de pasados errores, pero á la vez expiación injusta en que perece innecesariamente el hombre honrado y valeroso, en que la patria pierde lo más selecto de sus hijos y lo más necesario y valioso de sus propiedades, mientras subsiste siempre, siquiera sea sumido en el descrédito, el, cuando menos torpe gobernante, que ocasiona tan terribles desastres y tan innecesarias hecatombes!

No obstante tan enorme desastre, la marina española no murió en Trafalgar como por muchos se supone. Entre el combate y el temporal que sobrevino, perdimos 10 navíos; pero á los pocos años, al estallar la guerra de la Independencia quedamos casi indemnizados apresando otros ocho franceses y algunas fragatas que aún estaban en puertos españoles, de suerte que en el año ocho de este siglo éramos dueños todavía de 70 navíos ó fragatas, la mayor parte de los cuales, donde murieron fué en los arsenales españoles por falta de recursos con que atender á su carena.

A la catástrofe de Trafalgar siguió una serie de sucesos que hizo apartar la vista por completo de nuestra

marina. La guerra de la Independencia, las alternativas de nuestro régimen político, la segunda invasión de los franceses, la campaña contra los carlistas, las vicisitudes que ocasionó la minoría y la Regencia y la penuria del Tesoro consiguiente á tamañas desdichas, fueron á la verdad una serie ó conjunto de circunstancias que en parte justifican ó disculpan el abandono en que llegó á tenerse la marina; pero aún las cosas razonables y fundadas dejan de serlo cuando, erijidas en sistema, se exageran hasta un extremo innecesario.

La paz interior no llegó, es cierto, en muchos años á extender su benéfica influencia sobre esta desdichada patria, ni ésta, por tanto, pudo consagrarse á nada que requiriese rentas y sosiego.

Pero también es necesario declarar que, á aquellas causas naturales ó ajenas á la voluntad de nuestros gobernantes, se unieron otras circunstancias que no es posible disculpar del mismo modo ni en sus orígenes ni en sus resultados.

La antipatía personal del Rey Fernando VII; las persecuciones que sufrieron generales y jefes distinguidos, y aquella reacción extraña del espíritu público que llegó á oír sin verdadera alarma que la marina era no más que un lujo, sólo permitido á las naciones poderosas, forman esa otra serie paralela de errores y concausas productoras de la ruína y muerte de nuestra marina.

De los 70 grandes buques con que aún contaba España al estallar la guerra de la Independencia, no quedaban el año 14 más que 43, de los que sólo eran navíos 18 y en malísimo estado.

Pena dá consignarlo: consta por documentos fehacientes que desde el año 90 del pasado siglo hasta mediados de este, se habían perdido fondeados en nuestros arsenales, por falta de carena, 48 navíos y 35 fragatas. En 1850 ya no quedaba de aquel supuesto lujo de marina más que un navío y seis fragatas.

¡Escandaloso resultado de un sistemático abandono, más destructor que las escuadras de Inglaterra y harto difícil de explicar aún en aquellas circunstancias!

Tras de aquella estudiada ruína, tras la muerte de nuestros navíos, vino como inmediato castigo la pérdida de las Américas que no pudimos atender, entre otras causas, por falta de marina, y á la pérdida de las Américas que cortó las corrientes del oro sin haber dado tiempo á suplirlas con el trabajo en nuestro propio suelo, con el comercio, con la industria, con la agricultura, siguió una decadencia general que puso á la nación al borde del abismo.

Pudo vivir, es cierto, sin marina; pero su vida no fué ya vida de grandeza, no fué siquiera vida de esperanza, sino de languidez y de ostracismo.

El numeroso personal con que entónces contábamos fué utilizado en parte en las campañas sobre tierra firme ó en servicios ajenos á sus cargos aunque adecuados á sus aptitudes, y hay que reconocer, señores, que en ninguno de ellos dejaron los marinos mal recuerdo: ántes bien, fueron muchos los que sellaron con su sangre, los que pagaron con la vida su patriotismo, su abnegación, su lealtad á un Rey que no hizo de ellos gran aprecio.

Liniers, jefe de escuadra, después de haber salvado á Buenos Aires y de haber sido su virey, fué fusilado en compañía de Concha, gobernador de Tucuman. Córdoba, capitán de fragata y mayor general del ejército que peleaba en Buenos Aires, después de fusilado por leal á España, fué suspendido de la horca como un traidor infame en la plaza mayor de Potosí; Navarro, capitán de navío fué igualmente fusilado en Jalapa y Céspedes en Sitaguaro. El brigadier Riquelme, jefe de división en el ejército de Blake, murió gloriosamente en la batalla de Espinosa; en la misma fué herido Valdés: D. José de la Serna, capitán de fragata, mandando un regimiento,

murió también gloriosamente peleando en el puente de Armentia.

Otros cuya sabiduría no pudo menos de tomarse en cuenta, como D. Pedro Agar, D. Gabriel Ciscar y D. Cayetano Valdés, llegaron por sus merecimientos á Regentes del reino; pero también llegaron á verse condenados á muerte por el rey *deseado* Fernando, aunque no pudo ejecutarse la sentencia afortunadamente.

«La marina, dice un historiador, había cometido una inmensa falta política que había de purgar. En la Regencia, en las Córtes, en la opinión pública del país, había influido poderosamente en favor de la libertad. En Cádiz, Cartagena y la Coruña, fué donde más lidiaron contra el absolutismo. Sus hombres eminentes sostuvieron el espíritu público y organizaron la resistencia contra franceses y realistas.»

No negaré que aquel pecado fuese causa de alguna penitencia, pero afirmo de todas maneras, que no fué sólo el rey Fernando quien trató mal á los marinos.

Aparte de unos pocos cuyos nombres conserva la historia, el personal de nuestra Armada sólo presenta en casi medio siglo un cuadro de miserias que los historiadores españoles han omitido seguramente por vergüenza.

Cuanto yo diga en este punto parecería exajerado, si no me limitase á dar lectura del siguiente brevísimo extracto tomado de una obra que, á la respetabilidad de los documentos oficiales en que está basada, une la circunstancia de estar escrita por el señor vicealmirante Pavía, testigo de mayor excepción, por cuanto ya vivía en aquel tiempo y pudo presenciar alguna de estas dolorosísimas escenas que corresponden á distintas épocas y á diversos sistemas de gobierno.

*1812.—Dimisión presentada por el teniente general D. Nicolás Estrada, del cargo de comandante general del departamento de Cartagena, que le había conferido la Re-*

*gencia.*—«Mi ciega obediencia al decreto de S. A. me hará encargarme del mando de este departamento; pero esta misma obediencia y mis deseos de cumplir, no me permiten prescindir del comprometimiento en que me ponen las obligaciones y responsabilidades que constituye en sí este mando, con respecto al total aniquilamiento en que se hallan todos los ramos que dependen de él, y no representar con la más sumisa veneración y con la energía de que es capaz mi corto talento, para hacer conocer los inconvenientes que obstruyen mi desempeño en este mando. En primer lugar, es el olvido en que hasta el presente se ha tenido á este departamento, por dejarle veintiun meses sin pagarle, motivo por que todos los de la jurisdicción de marina mendigan para buscar el alimento para ellos y sus afligidas familias, de las que me consta que hay muchas que á veces pasan veinticuatro y más horas sin tomar el menor alimento: el extremo de miseria á que están reducidos es tal, que ya reclama los derechos de la hospitalidad; es necesaria la vista material para concebir una idea de la espantosa imagen que representan estos desgraciados vasallos, abandonados á sí mismos y á los horrores de sus desdichas; su triste situación, la apatía en que se ha estado y el sistema que se ha seguido de desentenderse, etc. (Sigue enumerando los perjuicios que al servicio resultan, y los reasume en esta frase). Sólo prevalecen los perjuicios contra los intereses del Estado, porque donde todo falta, hasta la justicia pierde su poder. Las consecuencias de este mando demuestran que sólo proporciona responsabilidad, que inquietan la conciencia y comprometen el honor del que le tiene á la crítica general de un público que no conoce el origen de las causas y sólo sabe acriminar á las autoridades como causa primaria de los males que padece. No es el temor quien me hace hablar, sino mis deseos por el mejor servicio por no hacerme delincuente con el silencio. A las venta-

jas que resultan al Estado de la renuncia que hago, espero de la bondad de S. A. que la recibirá bien de un vasallo que libre de ambición y de intereses, sólo desea, ser empleado en el destino que S. A. tenga por conveniente, pero no en este mando, en que la falta de todo sólo envuelve perplejidades y confusiones.»

La contestación de la Regencia también merece conocerse. Dice así:—«El modo franco de producirse V. E. ha estimulado más á S. A. á no admitirle la dimisión; muy al contrario, fia de su celo, nervio, entereza, patriotismo y prudencia, que procurará reorganizar todos los ramos del departamento, bajo el concepto de que S. A. ofrece á V. E. socorrerlo en cuanto lo permitan las circunstancias.» (*Risas.*)

Y en efecto, de tal manera fué socorrido que, andando el tiempo, el mismo capitán general, para proporcionar sustento á su familia, tuvo que vender hasta los puños de sus bastones. A sus instancias de algún socorro para disminuir el hambre de sus subordinados, contestábasele que procurase reorganizar todos los servicios; pero sin enviarle otros recursos que el celo, el nervio y la prudencia. (*Risas.*)

Esto hacía la Regencia liberal del año 12. Veamos el gobierno absoluto del 14.

1814.—*Biografía del teniente general D. Enrique Magdonell comandante que fué del navío Rayo en Trafalgar.*

—«Eran tales las escaseces que sufría la marina, que llegaron sus beneméritos individuos á no recibir más que una mensualidad en un año. Falto el general Magdonell de todo recurso y agobiado con las dolencias de una horrorosa enfermedad, solicitó y obtuvo la baja para el hospital militar de Cádiz, donde entró el 25 de Junio de 1815 y allí permaneció hasta el 30 de Agosto siguiente. El gobierno, como abochornado por ese escándalo de una miseria tan inmerecida, le nombró en 1817 ministro del Supremo consejo del almirantazgo;

pero suprimida esta corporación, volvió á Cádiz y aumentándose con la edad sus dolencias, á la par que se agotaban sus recursos, cuando los hubo apurado todos, volvió á pedir su admisión en el hospital donde falleció el año 23.»

*1816.—Comunicación del capitán general de Ferrol al ministro de Marina.*—«En la mañana del día 7 falleció el teniente de navío D. José Lavadores de extenuación en virtud de continuada escasez y hambre, de lo que ha sido testigo todo el departamento. Al mismo origen se debió la muerte del capitán de fragata D. Pedro Quevedo de que días pasados dí parte á V. E.; antes de ayer murió desnudo y hambriento un oficial del ministerio y se hallan próximos á lo mismo, postrados en paja un capitán de navío, dos de fragata, un comisario y otros muchos de las demás clases que me es doloroso recordar por no afligir demasiado el ánimo de S. M. Por el parte que incluyo y por cuanto presencio podré repetir á S. M. que no tiene individuos y oficiales más leales; primero perecerán todos y yo, que dejar de cumplir nuestro deber y aún espirando bendeciremos al Rey Nuestro Señor.»

*Parte del mayor general que en el anterior se cita.*—«Ayer solicitó por segunda persona su baja para el hospital el teniente de navío D. José de Lavadores, y á las ocho de esta mañana fuí avisado de que dicho oficial acababa de morir repentinamente. Fuí á su casa y encontrándole cadáver, me informé de la gente de ella, si había confesado, si había entrado médico á asistirle y todo lo demás que hubiese ocurrido en su indisposición, y se me aseguró que el expresado oficial no se quejaba de indisposición alguna y por consiguiente no había entrado médico ni confesor; que sólo se le notaba gran debilidad de resultas de la miseria en que vivía, y últimamente que su fallecimiento lo atribuían al hambre porque había agotado todos sus recursos. Con efecto,

así se comprueba pues no tiene camisa, ninguna prenda de uniforme, ni cosa de valor conocido, hallándose envuelto en una manta vieja, por lo que he dispuesto se amortaje con el hábito de nuestro padre San Francisco.» (*Risas.*)

Se observa, pues, señores, por estos documentos de innegable autoridad que si la Regencia liberal del año 12 dió lugar á que los generales de marina acosados por el hambre tuviesen que comerse hasta el importe de los puños de sus bastones, que es de creer no fueran muchos, el gobierno absoluto del rey Fernando VII consintió que los jefes y oficiales muriesen de extenuación, sobre lechos de paja, cubiertos con harapos miserables y sin otro equipaje que el gratuito de nuestro padre San Francisco, para después de muertos.

Y no puede decirse que estas verdaderas crueldades fuesen transitorias ó consecuentes á momentáneos apuros, porque todavía con relación á 20 y 25 años después de lo ocurrido al general Estrada, refiere el señor vicealmirante Pavía lo siguiente:

1821.—*Biografía del jefe de escuadra D. José de Vargas.*—«Los marinos del departamento de Ferrol yacían en el más lastimoso estado; las viudas pedían limosna; los trabajadores carecían de jornal y ninguno percibía su sueldo. El día 10 de Febrero alborotóse el pueblo y particularmente las mujeres; el tumulto fué apoyado por la gente baja y algunos individuos de maestranza; se dirigieron á la puerta del dique con destemplada algazara y vocerío, pidiendo pagas, y habiendo entrado el pueblo en el arsenal y las mujeres en la habitación del capitán general, le sacaron golpeado y herido, y en los primeros árboles de la Alameda concluyó su existencia de una puñalada y fué arrastrado su cadaver hasta Esteiro, donde le dejaron en la galería del Intendente.»

1833.—*Biografía del jefe de escuadra D. José Jor-*

*dan.*—«Vivía el general en una humilde casa del barrio del Cristo, frente á la nueva población de San Carlos. Recuerdo perfectamente que, siendo ayudante de la mayoría general, le llevaba el *santo* y visitaba, como era consiguiente, su triste albergue, en el que por no haber, no tenía en invierno esteras, ni un mal felpudo, llevando el general siempre en la mano un corcho que se ponía á los piés cuando se sentaba. Agravados sus males, sin recursos de ninguna especie, por el atraso de 124 mensualidades, y sin tener quien le fiase para su subsistencia, solicitó su baja para el hospital, con cuya estancia atendía á lo indispensable á la vida. Así la concluyó este venerable anciano, constando en la mansión de la pobreza y en el asilo de los desvalidos, á los 83 años de su edad y más de 67 de honrados servicios. De limosna se hubiera enterrado el respetable general, si D. Tomás de Ayalde, noticioso del estado en que se encontraba, no hubiera salido personalmente al frente de los gastos.»

1837.—*Carta de D. Manuel de Cañas, comandante general de las fuerzas navales en campaña sobre la costa de Cantabria á su ayudante D. Manuel Espelius.*—«Yo aquí, como siempre, luchando con toda clase de escaseces. He dirigido al ministro una exposición relacionando el estado deplorable en que se hallan los jefes y oficiales, la absoluta falta, etc., etc., y digo que no tengo que comer y que aún no he podido comprarme una faja de general, después de nueve meses que S. M. se dignó elevarme á esta clase. Conozco que la contestación será como siempre, pero no sé por dónde tirar.»

Sucedíanse, pues, los gobiernos, las regencias, los reyes, la paz, la guerra, los sistemas... sólo permanecía inalterable el hambre y la miseria fuertemente adheridas al personal de la marina.

Durante aquella etapa miserable vino precisamente

al mundo el hombre destinado por la Providencia á ser la encarnación de las modernas glorias de nuestra marina. En 1824, cuando morían de hambre ó buscaban asilo en hospitales y se enterraban de limosna las gerarquías de la Armada y se hundían en el mar nuestros navíos por falta de recursos con que atender á su cuidado, nació en Vigo D. Casto Méndez Núñez.

Hacia 1840 ingresó en el servicio de la Armada. Se hallaba entonces la nación, con relación á la marina, en circunstancias algo parecidas á las nuestras. El viejo material estaba en su agonía. Tras un largo período de discordias, comenzaba una era de paz, no por completo asegurada. La opinión pública, á fuerza de escarmientos más ó menos notorios ó duros, iba dándose cuenta de la necesidad de la marina y, entonces, como ahora, y como siempre que se intenta reconstituirla, resultaba ser ramo carísimo, poco grato al país, como todo lo que demanda grandes sacrificios.

Méndez Núñez no tuvo, por lo tanto, en sus primeros años, teatro en qué brillar en su carrera, aunque su personal arrojo y singular aplicación le dieron un concepto distinguido, hasta 1860 en que tuvo lugar el atrevido asalto de la *cotta* de Mindanao.

No era entonces D. Casto Méndez Núñez más que el modesto comandante de un viejísimo barco de madera destinado á proteger por mar el ataque intentado por tierra contra el fuerte moro; pero no era aquel hombre valeroso de los que se contentan con los papeles secundarios, y estando el fuerte cerca de la playa, viendo que vacilaban las columnas de ataque, concibió y llevó á cabo acto continuo una atrevida maniobra: embistió con su barco sobre tierra hasta meter el botalón por las troneras y utilizando aquel improvisado puente, hizo caer sus marineros sobre el enemigo que desde aquel momento no pensó más en defenderse.

Méndez Núñez, que acababa de ascender por antigüe-

dad á capitán de fragata, obtuvo nuevo ascenso con pequeño intervalo.

Empezaba á caer en aquel tiempo sobre las arcas del Estado una especie de lluvia de oro en que iban convirtiéndose los bienes desamortizados. La campaña de Africa hizo ver al caudillo del ejército la facilidad con que venciendo moros podía á su vez quedar vencido por el hambre por no contar con adecuado material flotante para salvar siquiera las pocas leguas que separan ambos continentes; y este providencial aviso, precisamente en los momentos en que el dinero no era escaso, le impulsó á consagrarse con relativo afán al incremento de la Armada. Pocos años más tarde contábamos con una escuadra de madera, nueva aunque no muy numerosa, y empezábamos á aplicar el blindaje á nuestros buques.

Puede decirse, por lo tanto, que Méndez Núñez llegó á ser capitán de navío en el momento en que empezaba á consagrarse á la marina una atención inusitada.

Con este empleo que alcanzó, joven todavía, y mandando el vapor *Isabel II*, introdujo de noche en Puerto Plata la primera columna española destinada á combatir la insurrección dominicana, cuyo jefe (\*), por cierto, murió á las pocas horas de su desembarco.

En esta expedición que hice á sus órdenes como guardia marina, joven aún para apreciar el valer de los hombres, cuando no estaba muy al descubierto, recuerdo bien haber profetizado las superiores cualidades que andando el tiempo había de demostrar en alto grado.

Hoy, señores, que ya su nombre está glorificado por la historia, y lo que es más difícil de alcanzar, por el asentimiento de sus contemporáneos, permitidme que aproveche el momento para dar público testimonio de mi veneración á su memoria, para exhibir ante vosotros como título honroso, haber vivido tan en contacto con

---

(\*) El coronel Ericson.

el héroe, haber participado de su enseñanza, de su consejo, de su ejemplo, quizás también de su cariño y (¿por qué no decirlo cuando todo lo suyo merece mi alabanza?) hasta de las reconvenciones cariñosas con que solía contener nuestras tendencias juveniles hacia algún moderado desorden.

Sus méritos le llevaron después á un importante puesto del ministerio de Marina y en aquel corto plazo de relativo descanso, su inclinación hacia todo lo útil, lo erudito, lo sabio, lo grande, le encamió también á sentarse entre vosotros, como si, presintiendo su futura gloria, quisiera hacer constar que aquel cerebro que concibió después tan grandes pensamientos había sido robustecido y educado en esta singular atmósfera de inspiración y de saber y de cultura del Ateneo de Madrid.

De aquí salió, de entre vosotros, para mandar la fragata *Numancia*, primer acorazado español y primero del mundo que atravesó el Océano y penetró después por el Estrecho peligroso á que dió nombre Magallanes.

D. Casto Méndez Núñez fué entonces promovido á brigadier á los 41 años de su edad, y al poco tiempo, un incidente lamentable, la muerte del general Pareja, le hizo heredar el mando de la escuadra del Pacífico en las circunstancias más difíciles en que ha podido verse general alguno.

Años enteros encerrados en el recinto estrecho de sus naves vieron los tripulantes de esa escuadra desfilar sucesiva ó simultáneamente, pero dejando siempre en ellos su mortífera huella, el escorbuto, el hambre, el frío, la miseria, la ausencia del hogar y la familia, las penalidades de un servicio de mar y de campaña; y para que nada les faltase, ó mejor aún, para que les faltase todo, se extendió la escasez hasta la pólvora, las municiones y el combustible de las máquinas, en enemiga costa de mil leguas y á más leguas aún de un puerto amigo,

en donde refugiarse á mitigar desdicha tanta ó á remediar los desperfectos que aquellos trabajados cascos pudieran recibir del hierro de los enemigos, del furor de los elementos, ó el destructor influjo de los tiempos.

Y es lo más lamentable, señores que éste horrible conjunto de males no era del todo necesario. El distinguido historiador de esta campaña D. Pedro Novo y Colson, al hacer el análisis de ella, dice lo siguiente:

«España la hizo con absoluta carencia de plan y fiada en lo milagroso. Rotas las hostilidades, ¿por qué no se ocuparon de nuevo las Chinchas y se explotaron por la escuadra? ¿Por qué no se enviaron á los buques auxilios periódicos de gente, víveres, municiones y vestuarios? ¿Crefan nuestros gobernantes que todo iba á ser eterno en la escuadra?

»Y si no lo crefan, ¿cómo olvidaban que los enemigos medían con exactitud y hora por hora la fuerza moral y material de los buques, y que veían inmediato el momento de que la escuadra española, exhausta de todo, tuviera que paralizarse, no de otra suerte que un reloj cuando se le acaba la cuerda? Advierto en estos errores de nuestros gobiernos, más que ignorancia de lo debido, irresolución y espanto ante ciertas medidas vigorosas; pero no tienen disculpa. La guerra debe hacerse eficaz, enérgica, exuberante de medios para que sea rápida y propicia. Si la conducta de la escuadra hubiera corrido pareja con la de los gobernantes de la Península, la campaña habría sido sencillamente vergonzosa; merced al heroísmo y abnegación por aquella derrochados, puede y debe calificarse, al par que de inútil y miserable para España, de gloriosa, noble y fecunda para su marina.»

Un combate increíble por lo temerario, inverosímil si no estuviera tan reciente, una lucha que empeñan frágiles cascos de madera contra fuertes cubiertos de blindaje, cañones de 68 contra cañones de 500, tripulaciones enfermas y abandonadas de su patria contra soldados

valerosos de nuestra propia raza que defienden su hogar, teniendo á retaguardia su patria entera que les aplaude y les ayuda, naciones aliadas por vecinos y escuadras extranjeras que anhelan su triunfo por testigos; tal fué el glorioso término de aquella trabajosa cuanto estéril guerra á que dió cima la voluntad de hierro del hombre cuya vida relato.

Justo es reconocer que tan heróico término fué un acto temerario en que no jugó poco la fortuna; pero que respondió perfectamente al sentimiento público en España, tan afanoso de heroicidades como falto de previsión en sus empresas y olvidadizo de sus yerros.

Méndez Núñez al embestir las baterías del Callao, respondía además á los deseos de sus subordinados, ávidos de acabar de algún modo una campaña tan sobrada de penalidades como falta de resultados positivos; respondía además á sus propios sentimientos, pues no podía olvidar que el gobierno le había obligado ántes á bombardear la ciudad indefensa de Valparaíso, y respondía finalmente á lo que en su corazón de hijo creía ser la voluntad de España toda.

Poco antes del ataque del Callao, cuando aún vacilaba ante las responsabilidades del acto temerario que iba á acometer, apartándose de las órdenes del gobierno que sólo le mandaba bombardear á Iquique y regresar á España, recibió una carta de su madre, único amor constante de su vida, que terminaba de este modo: «Adios, hijo mio: si tu deber lo exige, muere resignado: »tu madre no quedará en el mundo más que para rogar »á Dios por tu alma.»

Entonces, la vista fija en el último adios de su madre, viendo en aquellas líneas hasta el perdón de la amargura que pudiera causarle con su muerte, dijo resueltamente: «No vacilo: hasta las mujeres opinan en »España que es necesario buscar un gran triunfo.»

El regreso de los buques después de la campaña, los

unos á través del Pacífico, con sus mal remediadas averías, con mal tapados agujeros de seis metros, los otros por el cabo de Hornos, hambrientos y desnudos en lo más crudo del invierno, diezmados por el escorbuto, teniendo que atender á la custodia de numerosos prisioneros que se hallaban en salud más completa, constituyen una nueva epopeya, digna de admiración, que lo avanzado de la hora no me permite relatar.

Lobo, Barcaiztegui y Topete ya no existen; pero viven aún, están entre vosotros y me escuchan algunos de los héroes que en aquella campaña, excediendo el deseo de su jefe *guardaron honra y barcos para España*. No teman, no, que ofenda su modestia: su presencia detiene mi lengua, temerosa de ser aduladora. Aún no ha llegado para ellos, por fortuna, el funesto momento de las alabanzas.

La revolución de Setiembre sorprendió á Méndez Núñez en el extranjero con una escuadra relativamente fuerte, no tanto por su número cuanto por la aureola de sus recientes glorias. El peso de su opinión en cualquier sentido que se manifestase, hubiera sido un elemento de grandísima valía para aquel que obtuviese su favor; pero aquel grande hombre, cuyo ejemplo ha podido imitarse tantas veces, con aquel buen sentido que caracterizó todos sus actos, limitóse á decir á su escuadra que aquella no era más que escuadra de la patria, y que cualquiera que fuese la forma de gobierno que adoptase, su misión no era otra que mantenerse fiel á sus banderas y admitir como bueno é indiscutible lo que acordasen los poderes públicos.

El entonces ministro de Marina, el brigadier Topete, su admirador y compañero en el Callao, el héroe de la *Blanca*, cuya memoria me es grato recordar en este instante, aquel intrépido marino á quien los mismos naturales de Tabon, al verle penetrar resueltamente por entre escollos en Abtao, llegaron á creer que iba

guiado por una *Bruja voladora*, promovió á Méndez Núñez á teniente general, favor que rehusó con tal modestia que merecen citarse sus palabras como ejemplo de sanos principios:

«Ruego al gobierno considere que apenas hace siete años me honraba con las modestas charreteras de teniente de navío y que para que yo pueda ser útil á la patria y al cuerpo de la Armada no es indispensable la concesión de un empleo que sólo desearía obtener cuando nuevos servicios prestados al país me hicieran digno de él, no solamente en concepto del gobierno sino en el de la pública opinión y en el mío propio. Si logro esta pretensión creeré doblemente recompensados mis servicios.»

Tenía entonces 44 años.

Apenas regresado al seno de la patria, empezaron á manifestarse las consecuencias de aquella série de trabajos físicos y morales que en tan ruda campaña habían minado su existencia. Su enfermedad no fué muy larga y hasta en su lecho de dolor dió ocasión á un contraste que evidencia las aficiones españolas.

La dolencia del héroe del Pacífico fué simultánea con la de un célebre torero, herido en lid menos gloriosa. En la mansión del almirante del Callao, no diré que faltase un amigo que preguntase por su estado; pero en la casa del torero llegó á formarse cola para tener la honra de inscribirse. ¡Si al menos hubiese sido por un sentimiento de humanidad!...

Agraváronse al fin las dolencias de aquel ilustre hombre y buscando en los aires del mar la salud que no hallaba en la córte, sólo encontró los brazos de una madre que Dios había querido conservar para premiarle en esta vida con el santo consuelo de morir en ellos.

Yo que le admiré en vida y que le admiro más ahora, tuve también la triste honra de llevar el timón de la falúa que condujo más tarde sus restos á la fragata

*Lealtad*, para ser transportados al panteón de San Fernando, donde descansa en digna sepultura.

De los sucesos que dejo relatados, fácilmente se infiere que el bienestar de la nación y la prosperidad de la marina han seguido una marcha paralela.

Cárlos III utilizando los recursos que acumuló Fernando VI durante su pacífico reinado, impulsando la máquina de la nación con aquel vehemente deseo, con aquella especial inclinación hacia las grandes obras materiales, y más especialmente, hácia aquellas cuyos agentes principales habían de ser su voluntad y su tesoro, no podía menos de aspirar á titularse dueño de poderosa escuadra.

Próspera entónces la nación, el plausible deseo de su rey llegó á verse cumplido con exceso, en cuanto al número de los navíos, pero también con verdadera imprevisión, porque al creciente desarrollo del material flotante, no acompañaron las medidas necesarias para crear un personal idóneo por igual en todas sus esferas y en número proporcionado á las necesidades de la escuadra; de modo, que á su muerte, Cárlos III dejó muchos navíos, pero no una marina organizada y eficiente con relación á los tesoros que habia invertido en ella.

Vino después D. Cárlos IV el *bondadoso*, y la Armada que ya tenía en su seno los indicados males, vió unirse á ellos otro más grave todavía; el de una dirección suprema bastante desacertada, como ejercida por un hombre imperito, que al encontrarse tan sobrado de navíos, tan ajeno del trabajo, del oro y del tiempo que representaban, y más ajeno todavía de su imperfecto estado, disponía de ellos torpemente y en beneficio de un extraño, como si se tratase de un sobrante que nada importe cercenar.

Si el príncipe de la Paz y el rey D. Cárlos IV hubieran inspirado siempre su política exterior en un buen plan

preconcebido, menos sujeto á inexplicables veleidades y á innecesarias alianzas; si nuestra condición peninsular, felizmente aislada de Europa, se hubiese utilizado para guardar en lo posible una neutralidad constante y acrecentar la población y la riqueza, en tanto que las demás naciones europeas se destrozaban mutuamente; ó á lo sumo consagrar todas nuestras fuerzas para hacer respetar, para imponer esa neutralidad y ese derecho soberano de no tomar partido en lo que no nos interesa; si á la caída del coloso, en vez de hallarse España miserable, desorganizada y llena de rencores, este león que apenas conservaba fuerzas para alzar en sus manos el estandarte victorioso de Bailén, Arapiles y Vitoria, se hubiese hallado fuerte, con un ejército poco menos que intacto y aleccionado en el estudio de ajenos contratiempos, con un tesoro desahogado, con una población menos mermada y más creciente, y una marina numerosa, organizada é instruída. ¡Cuán otro hubiera sido nuestro papel en el congreso de Viena! ¡Con qué atención se hubieran recogido hasta las inflexiones de la voz del respetable embajador del rey de España!

Al infeliz reinado de D. Carlos IV sucedió el nada venturoso de su hijo; la nación fué dos veces invadida; extinguióse aquel río de plata que nos venía de las Américas; sucedieron cambios infinitos, todos ellos afines en no ocuparse de marina y ésta siguió, como hemos visto, por su pendiente ruinosa, hasta quedar en breve aniquilada.

Tras la guerra civil que nos legó á su muerte, descansó un poco la nación, aunque sin disfrutar de paz completa, con el convenio de Vergara, y entonces la marina volvió á iniciar su tímido renacimiento; pero sin alcanzar un verdadero desarrollo, hasta que años más tarde la nación se halló dueña de los tesoros de los frailes que, cual nuevas Américas, derramaron sobre

ella una abundancia transitoria y no del todo bien aprovechada.

Vino luego el período revolucionario con sus diversos accidentes, y la marina embebida en el cauce del torrente, sufrió las naturales consecuencias, como todos los ramos del Estado, hasta que al fin la paz restablecida permitió dirigir otra vez nuestras miradas á la necesidad de la marina.

Este breve resumen evidencia, como he dicho al principio, que la prosperidad y decadencia de la armada han caminado acordes, como era consiguiente, con las de la nación. En este punto creo que no haya discordancia de opiniones, pero surge con tintes de invencible en el momento en que se intenta aquilatar cuál es la causa y cual es el efecto.

Los unos creen que la marina decae y languidece por consecuencia del abatimiento general de la nación, y otros inversamente que la nación decae cuando se encuentra sin marina.

Yo creo, señores, buscando el justo medio, que ambas creencias son fundadas; pero hasta cierto punto; ninguna de ellas lo es en absoluto.

Ni la prosperidad de la nación pende *exclusivamente* de poseer una marina poderosa, ni el aniquilamiento de ésta reconoce por causa exclusiva la decadencia nacional; pero, evidentemente, la marina es un factor importantísimo, aún cuando no sea único, para la defensa, el prestigio y la seguridad de la nación y sus colonias, la protección de su comercio, de su riqueza y de sus hijos que viven esparcidos por el mundo.

La causa principal de su ruína es indudablemente la decadencia del país; pero tampoco es causa única: también lo son y no poco importantes la desproporción con que se la atiende con relación á los demás servicios y á su importancia relativa en el concierto general de las necesidades nacionales; la situación de la Corte que,

apartada del mar en todas direcciones, no permite palpar su importancia; la tradición guerrera de los hijos de España á quienes entusiasma una parada y en cambio aterroriza la crecida de un río; la preponderancia de la política de partido sobre la política nacional, que no puede ser exclusiva de ninguno. y finalmente, puesto que hablo entre españoles, cierta propensión de nuestro carácter exageradamente desprendido con tal que no se trate de servicios públicos.

A diferencia de los hijos de Albión, un español derrocha fácilmente su fortuna en negocios de poca utilidad ó puramente de recreo; pero en cambio pagar un impuesto, aún cuando sea legal y justo, causa una verdadera repugnancia: sobre todo, si puede eludirse parece hasta que acusa cierta simplicidad en el que paga: burlar la ley es un deleite verdaderamente nacional. Esa entidad gobierno, nos parece la imagen molesta del domine cuya misión benéfica no vemos, mientras vivimos á él sujetos.

Por esta sola circunstancia y aparte de las justas razones que pueda haber para ello, y de las cuales no me ocupo, todo anuncio de nuevos impuestos es hostilmente recibido, sin perjuicio de declamar cuando convenga contra aquel imperfecto servicio que se intentaba mejorar.

Los más dispuestos á sacrificios de este género dicen de buena fe que accederían gustosos á aumentar el presupuesto de Marina, si ésta respondiese mejor á su objeto, y en cambio la marina dice que podría responder mejor á su objeto si contara con mayores recursos, y hé aquí un segundo círculo vicioso del que no hay medio de salir, si de una y otra parte no se cede hasta venir á un medio razonable.

Para que un servicio esté bien organizado, es necesario que disponga de recursos suficientes, no en cantidades absolutas, sino con relación á las diversas aten-

ciones que tiene que cubrir. Y para que el país dé esos recursos, no diré que con gusto, pero sí con resignación, es necesario que abrigue la confianza de que han de ser bien empleados, de que su sacrificio no ha de ser estéril por defecto de organización.

Estos son, pues, los términos del problema cuya resolución tanto interesa á España, y no es difícil de encontrar por medio de un común acuerdo, para llegar al cual es necesario hacer camino, infiltrar en el espíritu de la nación que la marina no es un lujo sino una necesidad; que el mar es por sí mismo un elemento inagotable de riqueza; que es también una vía anchurosa que si se encuentra libre conduce á todos los mercados; pero á la vez vía anchurosa que, si no hay fuerzas propias que lo impidan, da paso franco al enemigo en todas direcciones: y en el espíritu de la marina, que no está en su interés enemistarse con la opinión y responder con mudo enojo al injusto abandono en que la tiene, sino por el contrario, hacer ver con paciencia y sin desmayo los sacrificios con que procura aminorar la deficiencia de sus medios, hacer palpar su utilidad por medio de actos ostensibles que induzcan á presumir lo que sería si dispusiera de apropiados medios; manifestar su buena voluntad para aceptar toda reforma útil que aminore los sacrificios del país ó los haga á lo menos llevaderos por la agradable convicción de su buen uso.

La empresa no es difícil, ni ¿cómo había de serlo si se encamina al bien de todos? Gran parte del camino ya está andado en el espíritu público. Los últimos sucesos exteriores nos han aproximado á situaciones harto graves de las que no se puede hablar por patriotismo. Sólo nos falta combatir el abandono y el olvido que tan rápidamente sustituyen á los exajerados y pasajeros entusiasmos é insistir con ahinco en prevenirnos para que en otro apuro semejante, nuestro honor quede incólume aún cuando nos faltara la mila-

grosa ayuda del Pontífice romano. (*Grandes aplausos.*)

Y ¿qué hay en ello de imposible? ¿No bastaría, acaso, que lo quisiera y propagara un núcleo tan importante y numeroso como el que constituye este Ateneo, en donde todas las ilustraciones se reúnen, en donde tiene su mejor asiento ese espíritu de ilustración, de tolerancia y de concordia, ante cuyos umbrales se detiene toda pasión bastarda, como si fuese repelida por el espíritu sereno que parece que irradia de esas figuras venerables de vuestros sabios presidentes, de esas figuras venerables, que parece que en este momento animan sus semblantes cual si quisieran darme aliento y amparar esta súplica, para que llegue hasta vosotros ocultando la humildad de mi voz con la grandeza de sus nombres?

Y ¿qué no alcanzaría si lo intentase esta sociedad, en cuyo seno figuran todos los hombres eminentes de todos los partidos políticos, cual si vinieran á fundirse en ella para formar el gran partido nacional y que quizás por esa misma circunstancia mereció el alto honor no prodigado de ver inscrito en ella al llorado monarca que dió paz á la patria y que también le hubiese dado Armada á no haberse cortado tan prematuramente el hilo de su vida?

¡Cuál no sería la gloria del Ateneo de Madrid si á sus grandiosos timbres agregase el de haber sido cuna del poderío naval de nuestra patria!

Haga el cielo, señores, que la nación se inspire en éste, el último deseo de su rey perdido; que los marinos todos se inspiren en el ejemplo de los grandes hombres cuya memoria honramos hoy y que, asociadas todas las fuerzas vitales del país, demos á España el bienestar y gloria que en otros tiempos alcanzara, la paz y la ventura que merece, á pesar de sus desdichas y que aunque no la mereciera, nunca podría dejar de desearle el amor de sus hijos. (*Grandes y prolongados aplausos. El orador es felicitado.*)